

# METODIKA PRO ŘEŠENÍ ZÓN 30 V BRNĚ

Metodická část



Brněnské komunikace a.s.

*Útvar dopravního inženýrství*

LISTOPAD 2014

## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### Název:

Metodika pro řešení zón 30 v Brně

Metodická část

### Objednatel materiálu:

Magistrát města Brna

Odbor dopravy

Kounicova 67

601 67 Brno

### Zpracovatel materiálu:

Brněnské komunikace a.s.

Reneská třída 787/1a, 639 00 Brno, Štýřice

Ing. Luděk Borový                      generální ředitel

Ing. Aleš Keller                          technický ředitel

Útvar dopravního inženýrství

Ing. Antonín Havlíček – vedoucí střediska

Ing. Marek Pernica

Ing. Zdenek Nečas

## OBSAH

<b>1. ÚVOD .....</b>	<b>4</b>
<b>2. NĚKTERÉ SOUVISEJÍCÍ PRÁVNÍ A TECHNICKÉ PŘEDPISY .....</b>	<b>5</b>
<b>3. METODIKA PRO ŘEŠENÍ ZÓN 30 V BRNĚ .....</b>	<b>7</b>
3.1. VYMEZENÍ OBLASTI UVAŽOVANÉ ZÓNY 30 .....	7
3.2. ZÓNOVÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ NA VJEZDECH .....	7
3.3. STATICKÁ DOPRAVA .....	8
3.4. CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	8
3.5. PĚŠÍ DOPRAVA .....	8
3.6. ZKLIDŇUJÍCÍ PRVKY .....	9
3.6.1. ORGANIZACE DOPRAVY V KŘÍŽOVATKÁCH .....	9
3.6.2. SMĚROVÉ PRVKY .....	9
3.6.3. VÝŠKOVÉ PRVKY .....	9
3.7. TŘI ZÁKLADNÍ POSTUPY ZŘÍZENÍ ZÓNY 30 .....	10
3.7.1. NOVÁ ZÓNA 30, STAVEBNÍ INVESTICE DO KOMUNIKACÍ V CELÉ ZÓNĚ .....	10
3.7.2. NOVÁ ZÓNA 30, STAVEBNÍ INVESTICE DO KOMUNIKACÍ (JEDNÉ/DVOU...) .....	10
3.7.3. NOVÁ ZÓNA 30, BEZ PLÁNOVANÝCH STAVEBNÍCH INVESTIC DO KOMUNIKACÍ .....	11

## 1. ÚVOD

Metodika pro řešení zón 30 ve městě Brně slouží k usnadnění procesu samotného návrhu, projednání a realizace Zón 30 na území města Brna.

V metodice jsou popsány zásady pro zřizování zón ve městě Brně, které byly projednány a odsouhlaseny Magistrátem města Brna – Odbor dopravy (MMB – OD) a Policií ČR – KŘP Jihomoravského kraje, Specializované pracoviště dopravního inženýrství Brno–město a Brno-venkov.

Metodika definuje některá pravidla ve vztahu k vymezení oblasti navrhované Zóny 30, dopravnímu značení, statické dopravě, cyklistické dopravě, pěší dopravě a užívání zklidňujících prvků.

Dále jsou v metodice popsány tři základní postupy pro vznik nové zóny 30, kterými jsou:

- nová Zóna 30, stavební investice do komunikací v celé zóně
- nová Zóna 30, stavební investice do komunikací (jedné/dvou..)
- nová Zóna 30, bez plánovaných stavebních investic do komunikací

Součástí metodiky je i pasportizace stávajících Zón 30 a obytných zón na území města Brna. Tento pasport a návrhy výhledových oblastí zřízení Zón 30 je obsažen v samostatné části. Prezentované výhledové oblasti pro zřízení Zón 30 jsou pouze ideové návrhy a mohou doznat změn při realizaci dílčích zón.

## 2. NĚKTERÉ SOUVISEJÍCÍ PRÁVNÍ A TECHNICKÉ PŘEDPISY

1. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
2. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
3. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
4. Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
5. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
6. Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
7. Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
8. Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
9. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů
10. Nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění pozdějších předpisů
11. ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
12. ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
13. ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
14. ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
15. ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
16. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
17. ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek
18. TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
19. TP 85 Zpomalovací prahy
20. TP 103 Navrhování obytných a pěších zón
21. TP 131 Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi
22. TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
23. TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
24. TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
25. TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací (všeobecná část, katalog, návrhová

metoda)

- 26. TP 218 Navrhování zón 30
- 27. VL 1 Vzorové listy staveb pozemních komunikací - Vozovky a krajnice
- 28. VL 3 Vzorové listy staveb pozemních komunikací - Křižovatky

### 3. METODIKA PRO ŘEŠENÍ ZÓN 30 V BRNĚ

Na základě diskuze odborných složek města Brna vznikl požadavek na zpřesnění stávajících technických podmínek a definování postupů při zřizování Zón 30 ve městě Brně.

Následující zásady zřizování Zón 30 ve městě Brně vznikly na základě jednání s Magistrátem města Brna – Odbor dopravy (MMB – OD) a Policií ČR – KŘP Jihomoravského kraje, Specializované pracoviště dopravního inženýrství Brno–město a Brno-venkov a slouží k usnadnění procesu samotného návrhu, projednání a realizace Zón 30 na územní města Brna.

#### 3.1. VYMEZENÍ OBLASTI UVAŽOVANÉ ZÓNY 30

Při návrhu Zóny 30 je nutné ve vztahu k vymezení oblasti postupovat následovně:

- Při návrhu Zón 30, tzn. jejich plošném vymezení na komunikační síti, postupovat tak, aby komunikace tzv. „ZÁKOS“ (**základní komunikační systém města**) byly do těchto zón zařazovány výjimečně. Na komunikacích „ZÁKOS“ je omezená možnost užití zklidňujících prvků, pohyb vozidel MHD a pohyb vozidel zimní údržby.
- Ve výjimečných případech, při objektivním požadavku na začlenění komunikace „ZÁKOS“ do navrhované Zóny 30, je ve vztahu k zimní údržbě možným řešením vyjmut komunikaci ze „ZÁKOS“ a následně k zimní údržbě užívat vhodnějších (menších) vozidel zimní údržby ÚMČ.
- Při postupném zřizování Zón 30 postupovat od menších oblastí a ty případně následně rozšiřovat tzn. posouvat zónové dopravní značení.

#### 3.2. ZÓNOVÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ NA VJEZDECH

K vyznačení Zóny 30 slouží dle platné legislativy svíslé dopravní značení „Zóna s dopravním omezením č. IP 25a“ a „Konec zóny s dopravním omezením č. IP 25b“. Při návrh zónového dopravního značení nově navrhované Zóny 30 je nutné zohlednit následující zásady:

- Ve městě Brně při zřizování Zón 30 může být zónová dopravní značka (Konec zóny s dopravním omezením č. IP 25b) na výjezdu ze zóny umístěna na společném sloupku s vjezdovou zónovou dopravní značkou (Zóna s dopravním omezením č. IP 25a) tzn. na jejich „zádech“. Na vjezdu do zóny je však nutné umísťovat DZ (Zóna s dopravním omezením č. IP 25a) vpravo.
- Vzhledem k předpokladu, že Zóny 30 budou ústít do komunikací „ZÁKOS“ je vhodné umístit začátek zóny cca 10 m od hranice křižovatky.

### 3.3. STATICKÁ DOPRAVA

Zřizování Zón 30 zpravidla přispívá k zvyšování počtu parkovacích stání. Při zřizování Zóny 30 je ve vztahu ke statické dopravě nutné postupovat následovně:

- Statickou dopravu v Zóně 30 je vhodné řešit tak, aby působila jako zklidňující prvek (např. střídavé pakování).
- Při řešení parkování stavební úpravou tzn. parkovacími zálivy, změnou povrchu atp. není nutné toto parkování označovat svislou dopravní značkou.
- Statickou dopravu v městských částech Brno-střed, Bohunice a Nový Lískovec řešit dle pokynu MMB - OD vodorovným dopravním značením (bez svislého dopravního značení).
- Způsob řešení statické dopravy (vodorovným nebo svislým dopravním značením) v ostatních městských částech je nutné stanovit při projednání záměru zřízení Zóny 30.

### 3.4. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Při zřizování Zóny 30 je nutné při řešení cyklistické opravy dodržet následující zásady:

- Cyklistickou dopravu je vhodné v Zóně 30 řešit pokud možno tak, aby cyklistům byla umožněna jízda v protisměru jednosměrných komunikací.
- Při projednání záměru návrhu Zóny 30 je nutno projednat s ÚMČ, MMB – OD a Policií ČR řešení cyklistické dopravy, a to po jednotlivých komunikacích případně jejich úsecích. Pro každou komunikaci, případně její úseky, bude na tomto jednání stanoven způsob, jakým bude cyklistická doprava řešena ve vztahu k místním podmínkám.

### 3.5. PĚŠÍ DOPRAVA

Při řešení pěší dopravy v nově zřizované Zóně 30 je nutné zohlednit následující zásady:

- Pěší dopravu, ve vztahu k přecházení přes pozemní komunikace, je vhodné v Zóně 30 řešit **formou míst pro přecházení** nejlépe na zvýšených prazích.
- **Přechody pro chodce** taktéž řešit pokud možno na zvýšených prazích. Místa pro přecházení i přechody pro chodce „nezvýšené“ je vhodné doplňovat zklidňujícími opatřeními (např. dopravním polštářem, příčným prahem).
- Přechody pro chodce v Zóně 30 v blízkosti škol a objektů sociálních služeb je možné zachovat.



- V případě, že přechod pro chodce je vzhledem k intenzitám vozidel a chodců opodstatněný (vzhledem k ČSN 736110) je možné jej v Zóně 30 ponechat nebo i zřídit jako nový.

### 3.6. ZKLIDŇUJÍCÍ PRVKY

Při zřizování Zóny 30 je nutné užívat zklidňující prvky. Základními zklidňujícími prvky jsou opatření v křižovatkách (způsob přednosti, okružní křižovatky), směrové prvky a výškové prvky. Dále jsou popsány některé zásady pro užívání zklidňujících prvků na území města Brna.

#### 3.6.1. Organizace dopravy v křižovatkách

V Zóně 30 řešit organizaci dopravy v křižovatkách pokud možnou **předností zprava**, která působí jako významné zklidňující opatření.

V Zóně 30 je vhodné dále řešit křižovatky formou **okružní křižovatky**, a to i **miniokružní křižovatkou** s pojižděným středem nadměrnými vozidly.

#### 3.6.2. Směrové prvky

Směrové zklidňující prvky vytvářet zejména ve spojení se **statickou dopravou**.

#### 3.6.3. Výškové prvky

##### 3.6.3.1. Stavební

Zklidňující **stavební prvky (např. zvýšený práh, zpomalovací polštář)** zřizovat pouze ve **výjimečných případech**, kdy nelze zajistit zklidnění dopravy jiným způsobem (organizací dopravy v křižovatkách, směrovými prvky) a v dané lokalitě vznikají zejména v důsledku nerespektování maximální povolené rychlosti nebezpečné situace.

**Zvýšené křižovatkové plochy** v Zónách 30 pokud možno nezřizovat, vhodnějším zklidňujícím prvkem je přednost zprava. V případě, že bude prvek zvýšené křižovatkové plochy navržen je nutno mimo jiné zohlednit:

- v místě kde zvýšená křižovatková plocha přiléhá k chodníku a odrazná funkce obrubníku je potlačena užít vhodné opatření pro zamezení vjetí vozidla na chodník např. instalací sloupků,
- v místě kde zvýšená křižovatková plocha přiléhá k jiným plochám než chodníkovým, odraznou funkci obrubníku pokud možno zachovat (zvýšený obrubník),
- adhezní vlastnosti vozovky na zvýšené křižovatkové ploše musí být v souladu s platnou legislativou.

### 3.6.3.2. Mobilní

Zklidňující mobilní prvky (např. krátký příčný práh) užívat pouze ve výjimečných případech. Nejedná se o vhodné řešení vzhledem ke vznikajícímu hluku při jeho přejezdu, následného poškození vozovky a možnosti poškození inženýrských sítí. Vhodnějšími zklidňujícími prvky jsou prvky opticko-psychologické.

## 3.7. TŘI ZÁKLADNÍ POSTUPY ZŘÍZENÍ ZÓNY 30

Při návrhu, projednání a realizaci Zóny 30 je nutné postupovat podle některého ze tří níže popsaných postupů. Tyto základní postupy mají za cíl sjednotit proces vytváření Zón 30 ve městě Brně.

### 3.7.1. Nová Zóna 30, stavební investice do komunikací v celé zóně

Při zřizování Zóny 30 se stavební investicí do komunikací v celé oblasti musí řešitel postupovat následovně:

- získat souhlas MMB – OD s přípravou realizace Zóny 30 a stanovisko ÚMČ k dané věci
- získat stanovisko ÚMČ, stanovisko Policie ČR a souhlas MMB – OD s rozsahem Zóny 30
- získání rozhodnutí MMB – OD jak postupovat ve vztahu ke Strategii parkování (legalizace, oblasti placeného stání - OPS) a ve vztahu k cyklo opatřením
- zpracovat stavební projekt (včetně projednání a vydání patřičných povolení) zóny se zohledněním bezpečnostních prvků (trvalých) pro Zóny 30 včetně projektu dopravního značení Zóny 30
- získat vyjádření Policie ČR,
- realizace – současně s realizací stavební úpravy oblasti, stanovení dopravního značení MMB – OD (žádá realizátor stavby)

### 3.7.2. Nová Zóna 30, stavební investice do komunikací (jedné/dvou...)

Při zřizování Zóny 30 se stavební investicí do komunikací (jedné/dvou...) musí řešitel postupovat následovně:

- získat souhlas MMB – OD s přípravou realizace Zóny 30 a stanovisko ÚMČ k dané věci
- získat stanovisko ÚMČ, stanovisko Policie ČR a souhlas MMB – OD s rozsahem Zóny 30
- získat stanovisko ÚMČ a rozhodnutí MMB – OD, že následné rekonstrukce, opravy a změny v dané oblasti budou projektovány se zohledněním bezpečnostních prvků pro Zóny 30
- získání rozhodnutí MMB – OD jak postupovat ve vztahu ke Strategii parkování (legalizace, oblasti placeného stání - OPS) a ve vztahu k cyklo opatřením
- zpracovat projekt dopravního značení pro zřízení Zóny 30 (součást dokumentace na stavební úpravu dílčí komunikace nebo komunikací) + zklidňující prvky trvalé (stavební) a dočasné

- získat vyjádření Policie ČR,
- realizace – současně s realizací stavební úpravy oblasti, stanovení dopravního značení MMB – OD (žádá realizátor stavby)

### **3.7.3. Nová Zóna 30, bez plánovaných stavebních investic do komunikací**

Při zřizování Zóny 30 bez plánovaných stavebních investic do komunikací musí řešitel postupovat následovně:

- získat souhlas MMB – OD s přípravou realizace Zóny 30 a stanovisko ÚMČ k dané věci
- získat stanovisko ÚMČ, stanovisko Policie ČR a souhlas MMB – OD s rozsahem Zóny 30
- získat stanovisko ÚMČ a rozhodnutí MMB – OD, že následné rekonstrukce, opravy a změny v dané oblasti budou projektovány se zohledněním bezpečnostních prvků pro Zóny 30
- získat rozhodnutí MMB – OD jak postupovat ve vztahu ke Strategii parkování (legalizace, oblasti placeného stání - OPS) a ve vztahu k cyklo opatřením
- vypracovat projekt dopravního značení pro zřízení zóny 30 + zklidňující prvky dočasné
- získat vyjádření Policie ČR
- realizace, stanovení dopravního značení MMB – OD (žádá realizátor stavby)